GROUPEMENT AUTONOME
TOUTES CATEGORIES
123, rue de Crimée 75019 PARIS
☎ 01 58 7(8 52 15) – (8 52 18) – (8 52 21) Fax : 01 58 7(8 52 55)
E-mail : unsagatc@gmail.com

Gestionnaire d'Infrastructure,

Mode d'emploi …

Au début des années 90, l'union européenne décide de relancer le transport ferroviaire par une politique de libéralisation progressive (directive communautaire 91-440 *29/07/1991*).

En découlent le règlement dit OSP (Organisation des Services Publics *03/12/2009*) au niveau européen, la loi ORTF dans le droit français (Organisation et Régulation des Transports Ferroviaires *08/12/2009*).

Cette loi impose, à minima, une séparation comptable entre le GI (Gestionnaire Infrastructures) et la ou les entreprises qui utilisent ces infrastructures (opérateur de transport).

Un second degré de séparation, de type organisationnel (filiales au sein d'un groupe par exemple) peut être mis en place.

Un dernier type, une séparation institutionnelle, se matérialise par une séparation juridique.

Aucune subvention croisée ne doit être possible. Le financement des transports d'Ile de France par le STIF ne doivent pas permettre le développement d'une filiale de la RATP en province par exemple.

Aujourd'hui la RATP organise une séparation comptable. Des prémices d'architecture pour une séparation organisationnelle se profilent par la création d'un nouveau département « GI ».

L'articulation entre le gestionnaire d'infrastructure et l'opérateur de transport s'effectuera par le biais de conventions qui devront, clairement, définir l'état comptable de chaque opération de maintenance.

C'est bien le point faible de ce système, entre les activités de maintenance quotidienne, de maintenance patrimoniale, nos autorités de tutelle ne manqueront pas de mettre en exergue les dysfonctionnements.

Les relations entre Xélis (filiale RATP *2006*), les départements tels que EST, M2E, ING et son « front office » illustrent parfaitement la difficulté de mettre en pratique ce type de fonctionnement.

Le futur département « GI » reprend les effectifs du département EST (1536 agents) avec l'apport de 230 agents du département M2E et 43 de SDG/CGS (Service Direction Générale/Contrôle Général Sécurité) soit au total un département « GI » de 1822 agents.

L'activité du futur « GI » consistera à la maintenance des voies, de la signalisation, transformation et distribution d'énergie, avec deux « nouvelles activités », maintenance des ouvrages d'art (pont, tunnel…) et l'électromécanique (ascenseurs, escaliers mécaniques). Le reste des activités de sa responsabilité seront « sous traitées » soit en interne (M2E, SIT, ING…) par le biais de conventions, soit en externe.

Au fur et à mesure des restructurations (ces activités faisaient partie d'un même département, ESE, avant le REM *1995*), les compétences disparaissent en même temps que les effectifs……

Notons, au passage, la création de 13 postes, principalement de personnel d'encadrement dans les groupes de soutien.

Sur ce dossier, nous resterons vigilants sur les transferts de poste et les modifications des conditions de travail.

Mais de notre point de vue, ce dossier n'est que la première phase d'une restructuration plus profonde. En effet, d'autres exemples, en Europe, illustrent bien que cette séparation comptable ne sera pas suffisante.

Que dire de RFI (gestionnaire d'infrastructure italien) accusé de favoriser Trenitalia (opérateur de transport) tous deux détenus à 100% par l'état italien. Sous couvert de favoritisme, la commission européenne exige une séparation radicale.

Que dire de RFF (gestionnaire d'infrastructure) et la SNCF ou le mode de séparation actuel est fustigé par la cour des comptes. L'union européenne, quant à elle, place la France 25ème sur 27 sur son indice de libéralisation du transport ferroviaire.

Nous voyons bien par ces différents exemples que la mise en place du GI à la RATP laisse augurer d'autres bouleversements bien plus profonds. Ces décisions sont prisent, bien souvent, loin de notre entreprise.

Les propos de Pierre Mongin dans le plan d'entreprise 2008-2012 « *Cela implique de nous organiser en conséquence pour tirer le meilleur de notre position d'entreprise publique autonome et intégrée* » sont il valables pour les prochaines années ?

L'application des différentes directives ou lois nous invitent à penser le contraire :

- ***Quels seront les avantages pour les usagers ? La sacro-sainte concurrence qui doit faire baisser les tarifs et augmenter la qualité de service, quel mensonge. Regardez les tarifs d'EDF (+7% en 6 mois !) sans pour autant de meilleurs services.***
- ***Quels avantages pour les agents ? Regardez les résultats de la politique chez Orange !***
- ***Quels avantages pour les contribuables ? Depuis de nombreuses années, malgré un chiffre croissant d'entreprises publiques privatisées, les prélèvements obligatoires n'ont pas baissé. (1975 :35,4% ; 1985 : 42,8% ; 1995 :42,9% ; 2005 ; 44,13%)***

La RATP en temps qu'EPIC (Etablissement public à caractère industriel et commercial) a vécue.

La question de la dette (5 milliards d'euros) n'est pas encore tranchée. Cette question est essentielle pour notre avenir en termes de capacité d'investissement. Qui va supporter cette charge ?

Dans le cadre de la loi sur le Grand Paris, la RATP est désignée comme Gestionnaire d'Infrastructure.

L'adage « Mutualisons les dettes et privatisons les profits » sera-t-il de mise sur ce grand chantier ?

Nous ne manquerons pas de vous informer des évolutions de ce dossier, de cette réforme de fond pour notre entreprise.

A la marge de ce dossier, nous voyons bien les conséquences de la politique européenne sur notre vie au quotidien.

Malgré un référendum concernant la constitution européenne (29/05/2005), ou le peuple Français à majoritairement voté contre (54.58%), les politiques sont passés outre, et ce dans quasiment toute l'union européenne.

Quel déni de démocratie !